
ALEXANDER MACKENZIE

CCGS ALEXANDER MACKENZIE

CCGS ALEXANDER MACKENZIE is named in honour of Sir Alexander Mackenzie whose fame rests chiefly upon two great exploratory journeys, the first by way of Slave River, Great Slave Lake and the Mackenzie River and the second, which proved once and for all that there was no navigable passage from the Pacific to the Arctic through the body of the continent.

Captain Norman MacKay was the first Commanding Officer of CCGS ALEXANDER MACKENZIE and many of the West Coast officers and crew worked in her at one time or another.

Built in 1950, when the workload got to be too much for the ALBERNI, ALEXANDER MACKENZIE was used in Aids to Navigation work and to supply light stations in and around the Queen Charlotte Islands. While these trips are normally short, crew remember being at sea for as long as 26 days during bad weather and heavy sea conditions.

Abnormal sea conditions are common off Rose Spit in Hecate Strait. A large shallow water area with a tidal current, conditions there are sometimes compounded by wind against the tide. The MACKENZIE on one trip ran into the overfall. Sea conditions were so severe that the steel ladders aboard the ship were buckled and twisted. Later when she tied up, it was discovered that one side of the bow was stove-in from hitting the waves (in so-called sheltered waters).

Because she was the largest vessel in Northern British Columbia, for many years she was called out in air-sea rescue incidents, a notable incident being the search for the survivors of the 50,000 ton ore carrier Lee-Wang-Zin.

In 1982, ALEXANDER MACKENZIE was redeployed to Maritimes Region where she is used around Cape Breton, the Bras d'Or Lakes, St. Margaret's Bay, and the La Have River - areas in which it would be hard to manoeuvre a larger vessel and where the depth of water is restricted. Her shallow draft eliminates the need for a barge. Besides placing and removing buoys, up to and including bell buoys, even some icebreaking, ALEXANDER MACKENZIE is engaged in cable work. Power lines are laid from shore to light stations, converting those stations which still rely on generators to shore power electricity as funds are available. For cable repair, she is used in conjunction with an LCM.

Among the more unusual incidents of her career was her engine crank case explosion in 1983, fortunately without injury to anyone. And as she nears the end of her career, ALEXANDER MACKENZIE, her officers and crew, had the honour of marking the finish line for the Tall Ships Race from Bermuda to Halifax in 1984.

PARTICULARS

Navaids Tender - not Ice Strengthened
Employed in Type 1000 work
Built in 1950 by Burrard Dry Dock, Vancouver, B.C.

Length:	**46 metres**
Breadth:	**9.22 m**
Draft:	**3.17**
Gross Reg. Tonnage:	**560**
Net Tonnage:	**230**
Propulsion:	**geared, diesel twin screw**
Power KW:	**745**
Crew:	**29**

Based: Dartmouth District, Maritimes Region since 1982. 1950 - 1982 based at Prince Rupert Western Region.
Scheduled for decommissioning.

Photo: Lewis Hatt

NGCC ALEXANDER MACKENZIE

NGCC ALEXANDER MACKENZIE a été nommé en l'honneur de Sir Alexander Mackenzie célèbre surtout pour deux grands voyages d'exploration, le premier en empruntant la rivière des Esclaves, le Grand lac des Esclaves et le Mackenzie, et le second qui a permis de prouver une fois pour toute qu'il n'y avait pas de passage navigable du Pacifique à l'Arctique en passant par le continent.

Le capitaine Norman MacKay fut le premier commandant du NGCC ALEXANDER MACKENZIE et de nombreux officiers et membres d'équipage de la côte ouest ont travaillé à son bord à un moment ou l'autre.

Construit en 1950, lorsque la charge de travail était devenue trop lourde pour l'ALBERNI, l'ALEXANDER MACKENZIE a été affecté à l'entretien des aides à la navigation et au ravitaillement des phares dans la région des îles de la Reine Charlotte. Ces voyages sont normalement courts, mais l'équipage doit rester en mer pour une période qui peut aller jusqu'à 26 jours par mauvais temps et grosse mer.

Les conditions anormales ailleurs sont habituelles au large de Rose Spit dans le détroit d'Hecate. C'est une grande zône d'eau peu profonde qui subit un courant de marée et les conditions à cet endroit se compliquent du fait que le vent souffle contre la marée. Lors d'un voyage, le MACKENZIE se trouva en difficulté. L'état de la mer était si dur que les échelles d'acier à bord du navire furent déformées et tordues. Plus tard lorsque le navire accosta on découvrit qu'un côté de l'avant avait été enfoncé par la force des vagues (dans des eaux dites "abritées").

Comme ce navire est le plus gros dans le nord de la Colombie-Britannique, il a été appelé pendant plusieurs années à intervenir dans des cas de recherches entreprises par air et par mer.

Rappelons un événement mémorable, soit la recherche des survivants du minéralier de 50,000 tonnes, le Lee-Wang-Zin.

En 1982, l'ALEXANDER MACKENZIE a été affecté à la région des Maritimes où il sert dans la région comprenant le Cap Breton, les Lacs Bras d'Or, la baie St. Margaret's et la rivière La Have, soit des secteurs où un navire plus gros aurait de la difficulté à manoeuvrer, la profondeur de l'eau étant limitée. L'ALEXANDER MACKENZIE ayant un faible tirant d'eau, il n'est pas nécessaire de recourir à un chaland. À part la pose et l'enlèvement des bouées, même les bouées à cloche, et quelques tâches occasionnelles de déglaçage, l'ALEXANDER MACKENZIE peut aussi servir de câblier. Il peut installer des lignes de transport d'énergie de la terre à un phare, à mesure que les fonds sont disponibles, ce qui permet d'alimenter en électricité les phares qui jusqu'alors devaient compter sur des groupes électrogènes. Pour la réparation de câbles, on emploie l'ALEXANDER MACKENZIE de concert avec une barge de débarquement.

Parmi les événements les plus étranges de sa carrière, signalons l'explosion du carter de son moteur en 1983, heureusement sans blessure à qui que ce soit. Maintenant qu'il approche de la fin de sa carrière, l'ALEXANDER MACKENZIE, avec ses officiers et son équipage, vient d'avoir l'honneur de marquer la fin pour la course des grands voiliers des Bermudes à Halifax en 1984.

CARACTÉRISTIQUES

Baliseur non renforcé pour la glace
Affecté à des opérations du type 1000
Construit en 1950 par le chantier de Burrard à Vancouver (C.-B.)

Longueur:	**46 mètres**
Largeur:	**9,22 m**
Tirant d'eau:	**3,17 mètres**
Jauge brute:	**560 t**
Jauge nette:	**230 t**
Propulsion:	**moteur diesel et deux hélices**
Puissance:	**745**
Équipage:	**29**

Base: District de Dartmouth, région des Maritimes depuis 1982. Prince Rupert, région de l'Ouest, de 1950 à 1982.

Doit être retiré du service.

Photo: Lewis Hatt